

Bogotá D.C., Febrero 27 de 2012

Proposición No _____ de 2012

Comisión Tercera Permanente de Hacienda y Crédito Público
Tema: Implantación de Peajes Urbanos en Bogotá

El Concejo de Bogotá D.C.

En uso de sus facultades de control político consagradas en el artículo 14 del Decreto Ley 1421 de 1993, se permite citar a la Secretaria de Movilidad Distrital Dra. Ana Luisa Flechas, a la Directora del Instituto de Desarrollo Urbano Dra. María Fernanda Rojas, al Secretario de Hacienda Distrital Dr. Ricardo Bonilla, a la Secretaria de Planeación Distrital Dra. María Mercedes Maldonado. Invitar a la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI)

Para que respondan el siguiente cuestionario, y remitan soporte físico y magnético de documentos, cronogramas, actas, correos electrónicos, contratos y toda la información pertinente para la respuesta cabal a las preguntas:

Secretaria de Movilidad Distrital y Secretaria de Planeación Distrital

1. ¿Cuál es el diagnóstico y lectura inicial que tiene la Administración Distrital de la situación de movilidad en el centro de la ciudad que da soporte a la decisión de implementar peajes urbanos? Favor relacionar los estudios que den sustento o suministrar copia física y/o digital de los mismos.
2. ¿Cuándo entregará la Administración Distrital los estudios técnicos que permitan establecer los tiempos reales, viabilidad de la medida, procesos y actividades que se deben surtir para la implementación de los peajes?
3. ¿La Administración Distrital ha realizado algún tipo de interlocución con el gobierno nacional con el fin de coordinar la expedición de la reglamentación necesaria sobre las condiciones bajo las cuales los municipios podrán implementar los peajes urbanos, de tal suerte que la iniciativa distrital en el tema no contravenga los principios constitucionales?
4. Hasta ahora la Administración Distrital ha señalado en múltiples medios de comunicación que el espíritu de los peajes urbanos es restringir el acceso a algunas zonas específicas de la ciudad. De otro lado, la experiencia de implantación de peajes en ciudades como Estocolmo, Londres y Singapur tuvo como condición a priori el desarrollo de una infraestructura vial y de transporte público que respondiera a las dinámicas de la ciudad en términos de eficiencia, velocidad y seguridad ¿cómo se va a garantizar que las zonas donde se implantes los peajes se garanticen estas condiciones de eficiencia de tal manera que el peaje se constituya en un pago por un beneficio suministrado y no en una restricción? ¿Qué tipo de beneficios otorgará la Administración Distrital con el fin de minimizar las pérdidas de bienestar generadas

por el peaje? Si se trata de inversiones en infraestructura vial o sistemas alternativos de transporte favor relacionarlas.

5. Para que la instalación de peajes urbanos sea viable en una ciudad con las características de desarrollo vial de Bogotá, se necesitan mejoras radicales en el sistema de transporte público y eficiencia en la construcción de nuevas vías. ¿Cuál es el plan de construcción de nuevas vías para la ciudad? ¿Qué proporción de la inversión se dará en las zonas donde se instalen los peajes? Favor remitir el plan y cronograma de construcción de nuevas vías.
6. Teniendo en cuenta que el Alcalde Mayor de Bogotá anunció en entrevista con Caracol Radio del día 24 de enero que implementar los peajes urbanos tomaría un año, y que por otro lado, está pendiente la implementación del SITP, la tercera fase del sistema de Transmilenio y la ejecución de las fases II en adelante del Acuerdo de Valorización 180 de 2005 ¿cuál es el plan de trabajo y cronograma de tiempos para la entrega de estas obras pendientes de tal manera que se garantice la adecuada articulación con los peajes urbanos y otras políticas de movilidad que se tengan previstas?
7. ¿Qué tecnología tiene presupuestada la Administración Distrital y cuál es la relación costo beneficio estimada? ¿Cuáles son las fases de ejecución que prevé la Administración para la implementación de los peajes?
8. ¿Qué otro tipo de medidas complementarias a los peajes urbanos prevé la administración para garantizar los efectos deseados en desestimular el uso del vehículo particular, por ejemplo, programas de pedagogía y conciencia o modos alternativos de transporte?
9. ¿Cómo se integrarán esas medidas complementarias y los peajes con la política de movilidad de la ciudad?
10. ¿Tiene la Administración Distrital una estimación aproximada de los flujos de demanda, origen-destino de la zona centro de la ciudad, que permitan sustentar la prelación que se le ha dado a esta zona por encima de otras para el establecimiento del sistema de peajes por congestión? Favor suministrar los estudios relacionados.
11. ¿Cuál es la delimitación espacial de la “zona Centro” sobre la cual se implementaría los peajes urbanos? ¿Dónde estarían ubicados los peajes y cuáles son los motivos para ubicarlos allí? ¿Cuáles son los estudios técnicos para tomar esa decisión?
12. Teniendo en cuenta declaraciones del Alcalde Mayor en medios de comunicación en las que advierte la creación de zonas de parqueo y el establecimiento de tarifas diferenciales para las mismas, siendo mayores en aquellas zonas de alta congestión, ¿cuál es el incentivo para que los ciudadanos parqueen sus vehículos?
13. ¿Se van a considerar tarifas diferenciales con el fin de abaratar el costo de parqueo en zonas aledañas a los sistemas de transporte público? ¿Cuáles serán los criterios técnicos para establecer estas tarifas?

14. ¿La Administración Distrital ha evaluado los efectos colaterales de la implantación de peajes urbanos y zonas de parqueo en la ciudad, en particular de los efectos producidos en el deterioro físico de algunas zonas residenciales, como por ejemplo de los pavimentos locales con ocasión de un alto flujo vehicular desviado hacia esas zonas por la restricción creada en zonas donde hay peaje?

Secretaría de Movilidad Distrital y Secretario de Hacienda Distrital

1. Dado el alto costo en la operatividad de los peajes urbanos ilustrado por la literatura internacional ¿qué proyección estimada de costos tiene la Administración Distrital y cuáles serán las fuentes para su financiación?
2. ¿Favor enviar la proyección de costos que tenga la Administración Distrital de los estudios y de los costos de operación de los peajes?
3. En entrevista del entonces electo Alcalde Gustavo Petro con el diario el Espectador del día 12 de diciembre de 2011, al referirse al tema del costo de los peajes urbanos, calculó que sería cercano a 2.500 pesos ¿Este valor corresponde a alguna cuantificación preliminar de los costos sociales y privados asociados a la congestión y a la capacidad de pago de los usuarios de la zona de congestión? ¿Qué teoría y/o metodología de cuantificación de costos y beneficios soporta tal tarifa, encuentra fundamento en algún modelo de precio óptimo? ¿Cuál es la elasticidad precio de la demanda estimada para la zona? Favor remitir los estudios relacionados.
4. El Alcalde sostuvo en entrevista con Caracol Radio, que ya se habían contratado los estudios para determinar las zonas congestionadas de la capital por un costo de 360 millones de pesos. ¿Cuáles son los tiempos estimados para la entrega de estos estudios? ¿Se están teniendo en cuenta los estudios realizados por anteriores Administraciones sobre este tema? Favor remitir los respectivos estudios analizados. ¿Qué firma está realizando los estudios actuales y que experiencia ha tenido en el tema en otras ciudades del mundo?

Cordialmente,

JUAN CARLOS FLOREZ ARCILA
Alianza Social Independiente